



MINISTEREN

Trafikudvalget
Folketinget

Dato 22. juni 2011
J. nr. 2011-2176

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. juni 2011 stillet mig følgende spørgsmål 1501 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 1501:

"Ministeren bedes kommentere artiklen fra Ingeniøren d. 6. juni 2011: "Pris-skred på Femern-tunnel skyldes kynisme"?"

Svar:

Jeg har bedt Femern A/S forholde sig til artiklen. Selskabet har oplyst følgende:

Indledningsvis vil Femern A/S gøre opmærksom på, at der ikke på nuværende tidspunkt foreligger et egentligt anlægsbudget. Anlæggsbudgettet for den faste forbindelse over Femern Bælt bliver således først fastlagt i forbindelse med vedtagelsen af en anlægslov.

Kernen i kritikken er en påstand om, at Femern A/S i det konsoliderede anlægs-overslag fra november 2010 valgte at lægge polske lønninger til grund, selvom selskabet – ifølge artiklen – vidste, at polakkerne ikke kunne opfylde betingelserne for tidsplanen. Dette er på ingen måde tilfældet.

Det konsoliderede anlægsoverslag fra november 2010 var baseret på en strategi om, at det var op til entreprenørerne at fastlægge, hvor produktionen af tunnelelementer skal finde sted. Det var således forventningen, at dette ville give den laveste pris på anlægget. En tilsvarende strategi blev anvendt i forbindelse med anlægget af Øresundsforbindelsen.

I forbindelse med udarbejdelsen af det konsoliderede anlægsoverslag vurderede Femern A/S sammen med sin tunnelrådgiver, at det mest sandsynlige ville være, at entreprenørerne valgte at etablere produktion af tunnelelementer i Polen som følge af det lavere polske lønniveau.

Denne forventning var helt i tråd med den generelle vurdering i branchen. Det fremgår fx af COWIs analyse 'Beskæftigelsesmæssige konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen' fra oktober 2008, der blev udarbejdet for Beskæftigelsesregion Hovedstaden og Sjælland, at "En tunnel-element-fabrik til Femern-byggeriet kunne tænkes at blive placeret i Polen eller i de baltiske lande, hvor lønnen er lavere end i



Danmark, og hvor der kunne være de rette havnefaciliteter.”.

Side 2/2

Femern A/S er dog blevet tvunget til at ændre strategi som følge af Europa-Kommissionens nye retningslinjer for fortolkningen af VVM-direktivet. Europa-Kommissionen offentliggjorde i november 2010 for første gang en fortolkning af VVM-direktivets bestemmelser vedrørende arbejder, der er tilknyttet store projekter. I løbet af foråret 2011 blev det klarlagt, at de nye retningslinjer skulle følges, og hvilke konsekvenser dette ville få for Femern Bælt-projektet.

Fortolkningen indebærer, at miljøvurderingen af Femern Bælt-forbindelsen og de nødvendige produktionspladser til etableringen af den faste forbindelse skal ses i sammenhæng og indgå i en samlet miljøvurdering og godkendelsesproces. Fortolkningen indebærer således, at Femern A/S skal udpege konkrete arealer, hvor produktionen af tunnelelementer til sænketunnelen kan placeres. Derefter skal der gennemføres en VVM af produktionsanlæggene på de valgte lokaliteter, så miljøeffekten af produktionsanlæggene kan indgå i den samlede miljøvurdering af projektet. For at minimere de tidsmæssige risici for projektet, herunder risikoen for langvarige klagesager, vil Femern A/S i udbudsmaterialet betinge, at de bydende entreprenører skal anvende de udpegede produktionspladser, og at entreprenørerne skal overholde alle betingelser i de udstedte miljøgodkendelser.

På baggrund af Kommissionens nye fortolkning af VVM-direktivet har Femern A/S undersøgt mulige lokaliteter til etablering af produktionspladser til tunnelelementer. Den 26. maj 2011 afleverede Femern A/S en indstilling til transportministeren om, at Rødbyhavn udpeges som produktionsplads for tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen.

Placering af produktionspladser for standardtunnelelementer i Danmark som følge af Kommissionens nye retningslinjer skønnes at medføre en forøgelse af de skønnede anlægsudgifter på ca. 2,8 mia. kr. i forhold til det konsoliderede anlægsskøn fra november 2010, som var baseret på, at entreprenørerne ville vælge at etablere produktionsfaciliteter i Polen. Det betyder, at de samlede skønnede anlægsudgifter for kyst til kyst-forbindelsen er 40,7 mia. kr. Merudgiften skyldes et højere løn- og omkostningsniveau i Danmark i forhold til Polen. Da merudgiften er en konsekvens af Kommissionens nye retningslinjer, der ikke var kendt på tidspunktet for udarbejdelsen af det konsoliderede anlægsoverslag, må Femern A/S afvise, at der har været tale om underbudgettering.

Jeg henviser til min oversendelse af 14. juni 2011 til Folketingets Trafikudvalg af Femern A/S' 'Redegørelse for lokalisering af produktionspladser i lyset af EU Kommissionens non-paper'.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt